

STADT LAND HAFEN

Die Zeitung rund um die Logistik, Wirtschaft und Börse

Corona trifft besonders Hamburg

Nur der Nord-Ostseekanal hat mit 11,6 Prozent ein höheres Minus hinnehmen müssen



Nach einem schlimmen ersten Halbjahr erholte sich ab Juli die Umschlagzahlen in Hamburg deutlich

Der Hamburger Hafen hat im vergangenen Jahr ein Minus von 7,6 Prozent beim Gesamtumschlag (126,3 Millionen Tonnen) hinnehmen müssen, beim Containerumschlag (8,5 Millionen TEU) betrug der Rückgang sogar 8,6 Prozent. Damit hat die Hansestadt deutlich mehr Ladung als die übrigen Nordrangehäfen verloren. Besonders stark sackte Transshipmentladung ab, was sich im gleichen Maße beim Nord-Ostseekanal widerspiegelte, wo das Minus 11,6 Prozent betrug.

Dramatisch waren die Einbrüche am JadeWeserPort (JWP) in Wilhelmshaven, wo ein Drittel weniger Container umgeschlagen wurden. Die Stadt Bremen erwägt mittlerweile, nach den jahrelangen Verlusten aus dem JWP

auszusteigen. Nach den gescheiterten Bemühungen um die Etablierung eines LNG-Importterminals setzt NPors nun vor allem auf den Bau eines Wasserstoffimportterminals. Insgesamt lagen die Einbußen in Wil-

helmshaven nur bei gut vier Prozent. Deutlich stärker haben die kleineren Häfen (Cuxhaven, Stade) verloren, woraus das Gesamtminus aller niedersächsischen Seehäfen von neun Prozent resultiert. **Seite 4, 6 und 8**

Vereint

Hamburg hat zum Aufbau grüner Energie ein Wasserstoff-Cluster gegründet. **S.12**

Elektrisiert

Die Stena Line baut ihr erstes vollelektrisches Fährschiff für Schweden. **S.14**

Verbunden

Wilhelmshaven wird nun regelmäßig von einem Autocarrier-Dienst angefahren. **S.16**



Liebe Leserinnen und Leser,

die deutschen Seehäfen sind bislang mit einem tiefblauen Auge durch die Pandemie gekommen. Inwieweit sich die Erholung der zweiten Jahreshälfte 2020 auch in diesem Jahr fortsetzt, bleibt abzuwarten.

Jedoch bringen sich die großen Häfen, allen voran Hamburg und Wilhelmshaven, bei der Energiewende in Stellung. Beide setzen nun voll auf grünen Wasserstoff, der sich aus Wind- oder Sonnenenergie gewinnen lässt. Jedoch wird Deutschland allein kaum genug von dem klimaneutralen Kraftstoff produzieren können, sondern wie beim Rohöl auf Importe angewiesen sein.

Anders als bei der Impfstoffbestellung wollen die Verantwortlichen hier nichts verpassen und planen frühzeitig Produktions- und Umschlaganlagen. Wenn nun nicht noch irgendwelche Bedenkenträger die Pläne behindern, könnte es mit der Energiewende tatsächlich klappen.

Matthias Soyka, Chefredakteur

INHALT

Aktuelles



4



6



8



10



12

- Hamburg verliert Marktanteile 4
- NPorts hofft auf Wasserstoff 6
- NOK verliert deutlich Ladung 8
- Helft den Seeleuten an Bord! 10
- Wasserstoff-Cluster gegründet 12

Wirtschaft



14



16

Stena Line baut Elektro-Schiff 14
Linienverkehr bei Jade-Dienst 16

Recht & Geld

Schadensersatz für Werbemails 18

DVD



20

Blackbird 20

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 21

Personal

Veränderungen in Firmen 22

Impressum

22

Meldungen

Wichtiges aus Stadt und Land 23

Transcargo GmbH Port Logistics

Ihr Spezialist für Lagerei und Schwergut



Wir stemmen jedes Schwergewicht!

TCO Transcargo GmbH
Terminal 1: Auf der Hohen Schaar 3, 21107 Hamburg
Terminal 2: Eversween 25, 21107 Hamburg
Tel: (+)49 40 75 24 76 0 www.tco-transcargo.de

Hamburg verliert Marktanteile

Unter Corona stark rückläufiger Chinaverkehr trifft Hansestadt besonders



Foto: Hafen Hamburg/Michael Lincner

Der Umschlag von Ölfrüchten war eines der wenigen Segmente, das im vergangenen Jahr zulegte

Mit Zahlen hat man es derzeit nicht so recht im Hamburger Hafen. Erst legt die Wirtschaftsbehörde ein Gutachten zum Seegüterumschlag bis zum Jahr 2035 vor, in dem es in mathematisch eigenwilliger Auslegung heißt, dass der Marktanteil Hamburgs beim Umschlag in der Nordrange seit 2008 von einem Fünftel auf ein Viertel zurückgegangen sei. Nun verkündet das Hafen Hamburg Marketing (HHM), dass der Containerumschlag 2020 von 9,3 auf 8,5 Millionen TEU gefallen sei, was einem Rückgang von 7,9 Prozent entspreche. Tatsächlich sind es aber 8,6 Prozent. Das ist in der Nordrange der mit Abstand größte Einbruch.

Rotterdam musste ein Minus von 3,2 Prozent hinnehmen, Bremen von 3,7 Prozent, Antwerpen schaffte sogar ein Plus von 1,2 Prozent. Nur Wilhelmshaven stürzte noch stärker um ein Drittel ab. Damit verlor Hamburg erneut Marktanteile. 21,2 Prozent sollen es nun sein. Rotterdam hat 36,8 Prozent, Antwerpen 30,4 Prozent, Bremen 11,2 Prozent.

Der Gesamtumschlag sackte in der Hansestadt um gut 10 Millionen Tonnen oder 7,6 Prozent auf 126,3 Millionen Tonnen ab. Der Rückgang beim Massengutumschlag fiel mit einem Minus von 6,7 Prozent (38,5 Millionen Tonnen) ein wenig moderater aus. Sauggut mit insgesamt 7,5 Millionen Tonnen verbesserte sich sogar um fast 20 Prozent. Vor allem der Export von Getreide mit 2,2

Millionen Tonnen (+198,6 Prozent) boomte. Hauptsächlich, weil Russland und Frankreich ihre Exporte aufgrund der Pandemie zurückgefahren hatten und nun deutsche Läger geräumt wurden. Der Import von Ölfrüchten legte um 6,8 Prozent zu. Beim Greifergut (-13,2 Prozent) kam es dagegen durch die gesunkene Stahlproduktion und weniger Kohleverstromung zu Rückgängen bei Importen von Kohle/Koks (-35 Prozent oder 4,7 Millionen Tonnen) und Erzen (-4,4 Prozent oder 9,5 Millionen Tonnen). Insgesamt wurden beim Greifergut in Hamburg 19,4 Millionen Tonnen (-13,2 Prozent) umgeschlagen. Bei der Flüssiglagerung lag der Umschlag aufgrund gesunkener Importe von Mineralölprodukten insgesamt bei 11,6 Millionen Tonnen (-8,4 Prozent).

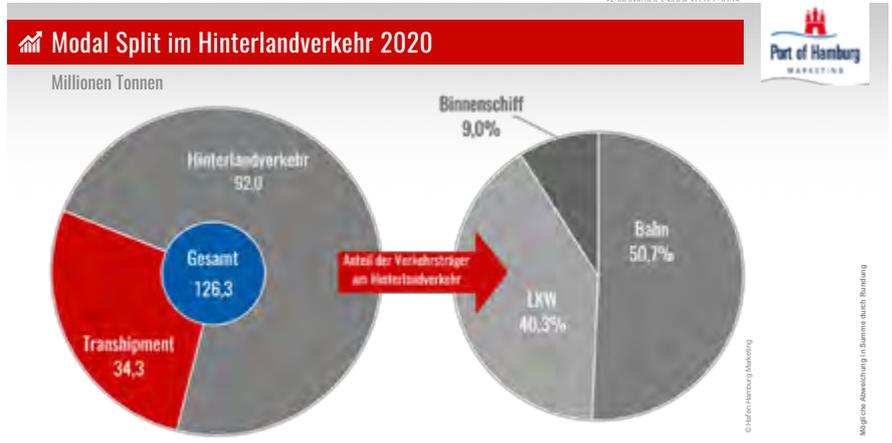
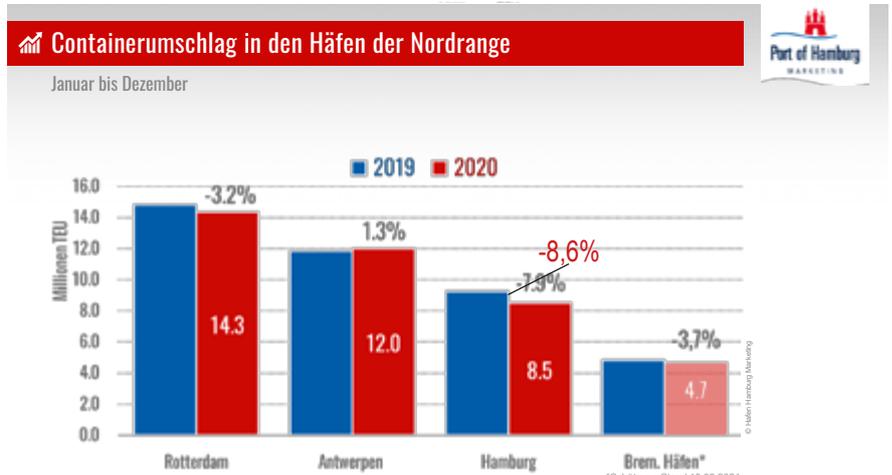
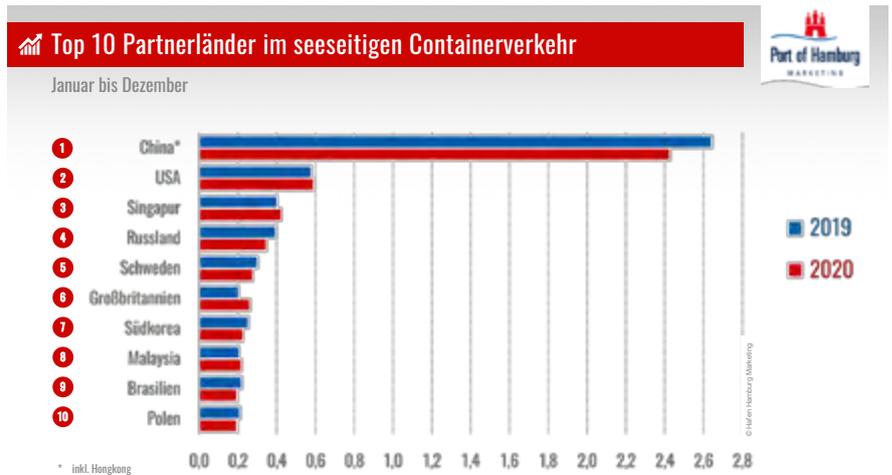
Die deutlich höheren Verluste als in den anderen großen Häfen der Nordrange erklärte Hafen Hamburg Marketing-Vorstand Axel Mattern damit, dass Hamburg sehr stark von China abhängig sei. Und dort habe die Corona-Pandemie nun einmal begonnen und zu heftigen wirtschaftlichen Auswirkungen geführt. „Die ersten sechs Monate waren durch das Runterfahren vieler Wirtschaftsbereiche, eine schwächere Nachfrage beim Konsum und eine Reduzierung der Liniendienstfahrten geprägt. Das führte in Hamburg zu einem zweistelligen Umschlagrückgang.“ Seit der Jahresmitte habe eine deutliche Erholung eingesetzt. Diese werde auch von dem sich abzeichnenden Ende der Arbeiten an der Fahrrinnenanpassung unterstützt. Nach Ostern könnte in ei-

nem ersten Schritt die Tiefgangbeschränkung um einen Meter erhöht werden, sagte HPA-Chef Jens Meier. Schiffe könnten dann mit bis zu 1.700 TEU mehr Ladung Hamburg anfahren. Die Begegnungsbox vor Wedel sei bereits fertig, was vor allem zeitliche Engpässe beim Auslaufen von Großschiffen entzerre.

Während 8,2 Prozent weniger Umschlag im Chinahandel erzielt wurde, schellte im Vorwege des Brexits der Warenaustausch mit England um 28,2 Prozent in die Höhe. Viele Unternehmen hätten wohl ihre Lager aufgefüllt und große Mengen Leercontainer zurückgeschickt, so Mattern. Mehr Ladung wurde auch mit den USA (+1,3 Prozent), Singapur (+5,3 Prozent) und Malaysia (+ sechs Prozent) umgeschlagen, deutlich weniger mit Russland (-12,7 Prozent, Brasilien (-11,1 Prozent), Südkorea (-10,4 Prozent), Schweden (-8,6 Prozent) und Polen (-7,3 Prozent).

Zurückgegangen ist vor allem Transshipmentladung in die Ostsee. Hier lag das Minus bei fast zwölf Prozent, während der Rückgang bei Ladung, die in Hamburg verbleibt oder aus dem europäischen Hinterland wie Österreich oder Tschechien stammt, nur gut fünf Prozent betrug. Dies sei die Ladung, bei der die Wertschöpfung für den Hafen eindeutig höher sei, so Mattern. Nicht zuletzt deshalb verzeichnete die Hafenbahn erneut ein sehr gutes Ergebnis. Nach dem Rekord 2019 wurden im vergangenen Jahr immerhin noch 2,6 Millionen TEU oder 46,6 Millionen Tonnen auf der Schiene transportiert. Das ist das zweitbeste Ergebnis der Hafenbahn überhaupt und bedeutet einen Anteil von über 50 Prozent beim Modal Split des Hinterlandverkehrs.

Text: Matthias Soyka



NPorts hofft auf die Zukunft

Nach desaströsen Zahlen am JadeWeserPort bleibt nur Wasserstoff als Ausweg



Fotos: NPorts

Sorgenkind Wilhelmshaven: Statt LNG soll hier nun der Import von Wasserstoff im großen Stil stattfinden

Die niedersächsischen Seehäfen haben im vergangenen Jahr im Schnitt neun Prozent weniger Waren umgeschlagen als 2019. Es waren noch 48,66 Millionen Tonnen, wobei die Einbrüche eher in den kleineren Häfen (Brake, -17,4 Prozent, Cuxhaven, -38,24 Prozent) als bei den größeren Häfen (Wilhelmshaven, Stade) zu verzeichnen waren, wo die Rückgänge bei je gut vier Prozent lagen. Jedoch sind die Zahlen des JadeWeserPorts (JWP) desaströs.

Dort brach der Containerumschlag um ein Drittel auf 421.000 TEU ein. Niedersachsens Wirtschaftsminister Bernd Althusmann (CDU) machte dafür zum einen die Corona-Pandemie verantwortlich, die dazu geführt hatte, dass die außerplanmäßigen Schiffsanläufe, die 2019 immerhin um die 100 lagen, in 2020 völlig weggefallen waren.

Zum anderen hat die Reederei Maersk, die am JWP mit beteiligt ist, ihren Nahen und Mittleren Ostendienst aus Wilhelmshaven abgezogen. Letztlich seinen wiederum corona-bedingte Produktionsausfälle in Indien dafür ursächlich.

Wie lange der JWP dies noch durchhalten kann, ist fraglich. Die Stadt Bremen erwägt, aus dem JWP

auszusteigen, nicht zuletzt weil sie jährlich 5 Millionen Euro Betriebskosten in ihn pumpt. Seit seiner Eröffnung vor gut sieben Jahren hat der JWP nicht einmal schwarze Zahlen geschrieben. Die würde er nach Auskunft des Mitbetreibers EUROGATE erst bei weit über 1 Million TEU Umschlag erreichen. Althusmann hofft nun, dass



So könnte die Zukunft von Stade aussehen: Ein Gastanker löscht seine Ladung nahe Dow Chemical

der JWP als Deutschlands einziger Container-Tiefwasserhafen mit in der Lage sei, im Zuge einer „intensiveren Zusammenarbeit der norddeutschen Containerhäfen dem internationalen Handel das optimale Umschlagangebot an norddeutschen Küsten“ zu unterbreiten. Der JWP müsse integraler Bestandteil dieser Kooperation sein.

Dies ist als mehrlei Hinsicht Unfug. Zwar ist die nautische Erreichbarkeit Wilhelmshavens deutlich einfacher als Hamburgs. Und auch die Hafen- und Umschlagkosten sind etwas günstiger. Als Transshipmenthafen hat der JWP somit durchaus seine Berechtigung. Jedoch nicht als Im- und Exporthafen für deutsche Waren, sofern sie nicht gerade aus dem Ruhrgebiet kommen. Denn Hamburgs jahrhundertelanger Erfolg als internationale Drehscheibe wurde nicht trotz seiner Lage tief im Landesinneren und somit schwereren nautischen Erreichbarkeit erzielt, sondern gerade WEGEN dieser Lage. Einen Container an Land



Sanierung: Seeschleuse in Emden

zu transportieren kostet etwa das Zehn- (Bahn, Binnenschiff) bis 15-Fache (Lkw). Ganz nebenher ist es ökologischer Mumpitz.

Althusmann hat in seiner Rechnung nur die Verbindung von Hafen zu Hafen, nicht aber die von Tür zu Tür. Während ein Spediteur beim Anlauf des JWP um die 100 Euro pro Container spart, verliert er beim Weitertransport ins Landesinnere rund 200 Euro. Die Gewinnmarge für den Transport eines Containers liegt jedoch nur bei rund 50 Euro. Es hat also handfeste Gründe, warum Spediteure den JWP nicht anfahren. Zudem erklärte HPA-Chef Jens Meier, dass durch die Fahrrinnenan-

passung der Elbe die Tiefgangachteile Hamburgs obsolet seien.

Nach den vorerst gescheiterten Bemühungen, ein LNG-Importterminal in Wilhelmshaven zu etablieren (Stade ist noch im Rennen), setzt NPorts nun in Wilhelmshaven voll auf Wasserstoff. Für den Import des Kraftstoffs der Zukunft müssten Anlagen errichtet werden. Wilhelmshaven solle in diesem Bereich der Importhafen in Deutschland schlechthin werden. Deswegen laufen auch die Sanierungsarbeiten an der Niedersachsenbrücke weiter, wie NPorts-Geschäftsführer Holger Banik sagte. Die Anlage wird derzeit noch für den auf absehbare Zeit obsoleten Kohleimport genutzt. Ende 2021 werden die Arbeiten abgeschlossen sein.

Hoffnung auch in Cuxhaven. Dort soll zum Jahresende ein Markterkundungsverfahren für die Nutzung der baureifen Liegeplätze 5 bis 7 erfolgen. Ein weiterer Investitionsschwerpunkt wird die große Seeschleuse in Emden sein.

Text: Matthias Soyka



Investor gesucht: In Cuxhaven sind die Liegeplätze 5 bis 7 baureif und warten auf finanzkräftige Unternehmen

NOK verliert deutlich Ladung

Wegen der niedrigen Bunkerpreise sackt die Bilanz um 11,6 Prozent ab



Simulation/Foto: WSV

Unter der neuen Levensauer Hochbrücke wird das Kanalbett deutlich breiter sein

Der Nord-Ostseekanal (NOK) hat im vergangenen Jahr mehr Ladung verloren, als die großen Häfen in dessen Umgebung. Mit knapp 74 Millionen Tonnen sank das Frachtaufkommen um knapp 10 Millionen Tonnen oder 11,6 Prozent. Gut 25.000 Schiffe (12,3 Prozent weniger) passierten zudem die Wasserstraße. Vor allem das zweite Quartal war extrem schlecht.

Mit Beginn der Pandemie brachen sowohl der Ladungs- als auch der Schiffsverkehr um 27 Prozent ein. Nach einer allmählichen Erholung im dritten Quartal lag das vierte Quartal mit einem Minus von vier Prozent gleichauf mit dem ersten Quartal. Das entspricht in etwa dem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts in allen umliegenden Volkswirtschaften des Ostseeraums und Westeuropas. Besonders stark waren die Rückgänge des vergangenen Jahres im Teilstreckenverkehr, bei dem die Schiffe Häfen entlang des NOK anlaufen, also etwa in Rendsburg oder Teilen von Brunsbüttel und Kiel. Hier lag der Rückgang bei 19,3 Prozent oder gut 850.000 Tonnen. Das Minus erstreckte sich durch alle Ladungsarten.

Die gegenüber den Ostseehäfen (-ein bis zwei Prozent) und Hamburg (-7,6 Prozent) deutlich stärkeren Einbrüche führt der Präsident der Generaldirektion

Wasserstraßen und Schifffahrt, Prof. Hans-Heinrich Witte, auf die im vergangenen Frühjahr stark eingebrochenen Bunkerpreise zurück, die eine Um-



Abriss nach 130 Jahren: Levensauer Hochbrücke bei Kiel

fahrung des NOKs um Skagen herum wirtschaftlich attraktiv machten. Zum Jahresende hin sind die Bunkerpreise wieder deutlich gestiegen, was zu einer Erholung ebenso beitrug, wie die zum September beschlossene Aussetzung der Befahrungsabgaben des NOK, die der Bund bis zum Ende dieses Jahres verlängert hat. Das Befahren der immer noch meist-frequentierten Wasserstraße der Welt ist in diesem Jahr kostenlos. Nicht zuletzt deswegen rechnet Witte für 2021 mit einem stabilen Ladungsaufkommen. Der erneute Lockdown habe sich in den ersten beiden Monaten nicht negativ auf den Schiffsverkehr ausgewirkt.

Aber es gibt auch gute Nachrichten vom NOK: Sämtliche Ausbauprojekte sind 2020 planungsgemäß vorangeschritten. 186 Millionen Euro wurden verbaut. In diesem Jahr werden es noch einmal soviel sein. Dabei



Prof. Hans-Heinrich Witte,
Präsident Generaldirektion

wird voraussichtlich im Mai der Rendsburger Kanaltunnel endlich wieder zur Gänze befahrbar sein. Derzeit wird nach der Weströhre nun in der Oströhre eine neue Brandschutztechnik installiert und getestet. Auch für den Neubau der fünften Schleu-

senkammer in Brunsbüttel steht nun ein Fertigstellungstermin fest, nachdem es aufgrund baulicher Probleme zu erheblichen Verzögerungen gekommen war. Ende 2026 soll die Schleuse voll einsatzfähig sein. Begonnen hat auch der Ausbau der Oststrecke, die verbreitert und vertieft werden soll. Ein neuralgischer Punkt ist dabei die Levensauer Hochbrücke, die bei Kiel-Suchsdorf den Kanal an seiner engsten Stelle seit 1894 überspannt. Die kombinierte Straßen und Eisenbahnbrücke, auf der der Zugverkehr nach Eckernförde verläuft, soll bis ebenfalls 2026 abgerissen und durch einen daneben entstehenden Neubau, der 186 Millionen Euro kosten dürfte, ersetzt werden. Dies geht mit einer deutlichen Verbreiterung der Fahrrinne einher. Derzeit ist der Engpass nur wechselseitig passierbar.

Text: Matthias Soyka



JADE-DIENST

Your Vessel - Our Services

Ihr maritimer Universaldienstleister...

- Umschlagsleistungen jeglicher Art
- Festmacherei
- Versorgungen von Seeschiffen
- MARPOL Services
- Schwimmkran Dienstleistungen
- Pontons und Arbeitsboote
- Wartung und Reparatur von Schiffsmotoren
- Maritimer technischer Support
- Bereederung von Spezialschiffen
- Lagerhaltung
- Zolldeklaration



JADE-DIENST GmbH
Tel.: +49 (0)4421 1545-0

Schleusenstrasse 22 A
Email: info@jade-dienst.de

26382 Wilhelmshaven
Web: www.jade-dienst.de

Helft den Seeleuten an Bord!

Hamburger Reederei protestiert erneut gegen Quarantäne-Regelungen



Foto: FH-Michael Lindner

Der 82.000-Tonnen Frachter „VALSHEDA“ der Orion Reederei hat eine Corona-Maske vor seinem Bug

Die Hamburger Orion Reederei hat es schon wieder getan: In Boston zogen die 20 Mann der „VALSHEDA“ eine überdimensionale Maske vor den Bug des Massengutfrachters, um damit gegen die derzeitige Situation der Besatzungsmitglieder an Bord von Hochseeschiffen zu protestieren. Aufgrund der Corona-bedingten Lockdowns rund um den Globus ist es den geschätzt 400.000 Seeleuten seit Monaten unmöglich, ihr Schiff zu verlassen und nach Hause zurückzukehren. Einige sitzen bereits seit 17 Monaten fest.

Schon im November hatte die Hamburger Reederei mit einer ähnlichen Aktion vor Südamerika auf das Problem hingewiesen. Doch seitdem habe sich nicht allzu viel getan, klagt General Manager Julius Reith. Wegen der Pandemie ist die Reisefreiheit in den meisten Ländern der Welt eingeschränkt worden. Seeleute dürfen sehr oft nicht an Land gehen, oder wenn doch, dürfen sie von den Häfen, in denen ihre Schiffe liegen, nicht zu den nächstliegenden Flughäfen fahren, sie können also nicht in ihre Heimatländer zurückkehren.

Das betrifft umgekehrt auch ihre Kollegen, die sie ablösen sollen, aber aus denselben Gründen nicht an Bord kommen können. Ebenfalls 400.000 Seeleute sind damit weltweit arbeitslos. Laut der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS) könnten bald sogar eine Million Seeleute betroffen sein.

UN stuft Seeleute als systemrelevant ein

Vor Weihnachten hatten sich 85 Unternehmer und Investoren in einem Brief an die Vereinten Natio-

nen gewandt und auf das Problem hingewiesen. Die Verfasser schilderten „erhebliche Gesundheits- und Sicherheitsrisiken“ an Bord der Schiffe und auf den Kais, an denen sie festgemacht sind, wenn erschöpfte und demotivierte Seeleute unter erschwerten Bedingungen Gefahrgüter laden oder löschen müssen. Die Investoren warnten vor möglichen Unterbrechungen weltweiter Lieferketten, die wiederum die Versorgungssicherheit in manchen Weltgegenden gefährden könnten. Sie forderten von den Vereinten Natio-

onen, die Seeleute als „systemrelevant“ einzustufen und es ihnen zu ermöglichen, zu ihren Schiffen oder umgekehrt von dort wieder nach Hause zu gelangen. Zumindest die Systemrelevanz hat die UN nun den Seeleuten attestiert.

VDR fordert bevorzugte Impfung der Crews

Auch der Verband Deutscher Reederei (VDR) hat mittlerweile Hilfe für Seeleute in der Pandemie angemahnt und gedrängt, dass sie bevorzugt geimpft würden. VDR-Präsident Alfred Hartmann hatte gefordert, die teils rigiden Reiseeinschränkungen aufzuheben. Er zitierte dazu zwei Resolutionen der Vereinten Nationen und ihrer Arbeitsorganisation ILO (International Labour Organisation).

Lediglich das australische Amt

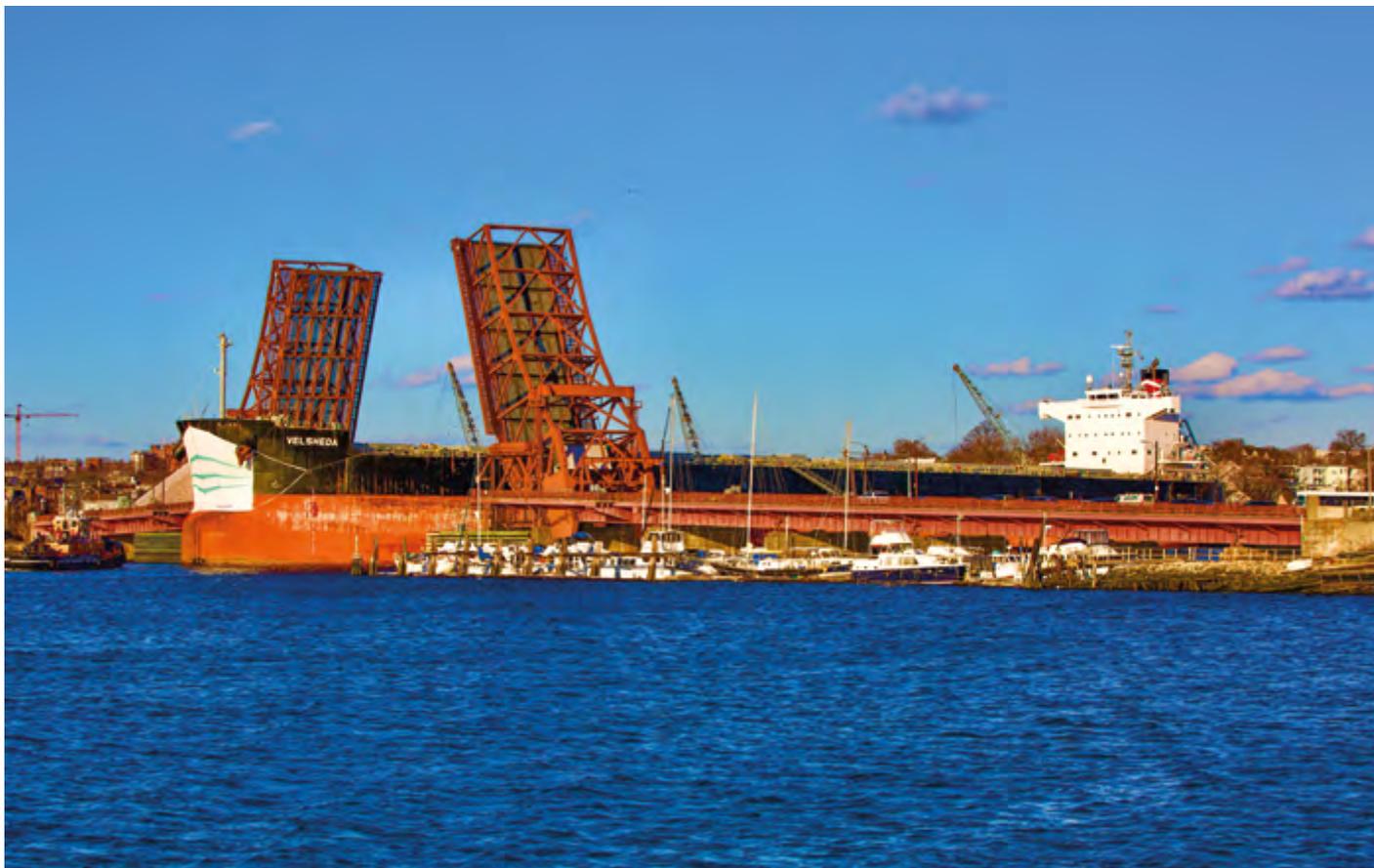
für die Sicherheit in der Seefahrt (AMSA) hatte im November eine Ausnahme gemacht und die Besatzungen zweier Schiffe von Bord gehen lassen, nachdem die Internationale Transportarbeiter-Föderation ITF die Situation auf den Schiffen öffentlich gemacht hatte. Noch mehr Erfolg hatte die ITF in Zusammenarbeit mit einem Arbeitgeberverband und zweier Hotelketten in der philippinischen Hauptstadt Manila. Dort wurden schon Ende Oktober 300 Räume zur Verfügung gestellt, in denen Seeleute während einer 14-tägigen Quarantäne, die rund um die Uhr gesichert und überwacht wird, wohnen können. Bei negativem Testergebnis werden Gruppentransporte zum Flughafen organisiert. Gleichzeitig werden ebenfalls negativ getestete Ablöse-Crews vom Flughafen zu den Schiffen gebracht.

In Deutschland ist bislang vor allem die Seemannsmission aktiv. Sie organisiert in vielen Häfen einen Telefon- und Lieferservice, bringt Hygiene-Artikel, die immer beliebte Schokolade und vor allem Telefonkarten, mit denen die Seeleute eine Verbindung mit ihren Familien aufrecht erhalten können, an Bord.

Seemannsmission und Duckdalben voll im Einsatz

In Hamburg habe man sich über den Duckdalben und die Seemannsmission große Mühe gegeben, Crewwechsel zu ermöglichen, sagt HPA-Chef Jens Meier. Oft sei dies durch die sehr großen Auflagen in den Heimatländern erschwert worden. „Wir versuchen, einen Wechsel bestmöglich zu ermöglichen.“

Text: Matthias Soyka



Maskiert passierte das 229 Meter lange Schiff die Andrew P. McArdle Memorial Bridge in Boston

Hamburg gibt beim Wasser Stoff

Cluster für Erneuerbare Energien setzt voll auf die Sektorenkoppelung

Es ist auf den ersten Blick nur eine Personalie: Der Schweizer Fabian Ziegler, seit zwei Jahren Vorsitzender der Geschäftsführung der Shell Deutschland Oil GmbH, wurde zusätzlich in den Vorstand des Clusters Erneuerbare Energien Hamburg (EEHH) aufgenommen. Doch dahinter verbirgt sich weit mehr. Die Personalie ist Ausdruck einer neuen Strategie, mit der die Hansestadt die Energiewende schaffen will: Der Aufbau eines Wasserstoffclusters.

Bisher war das EEHH im Wesentlichen auf die Windenergie fokussiert. Diese ist auch Voraussetzung für die Erzeugung von grünem Wasserstoff, wie Wirtschaftssenator Michael Westhagemann (parteilos) betonte. Hamburg solle auf diesem Gebiet führend in ganz Deutschland und somit zur Blaupause für andere Bundesländer werden. Es müssten zeitnah Fragen geklärt werden, wie z.B. Wasserstoff importiert werden könnte, da Deutschland allein nicht genug Wasserstoff erzeugen werde, um die gesamte Energiewende zu vollziehen. Die Bundesregierung geht von einem Prozentsatz von etwa 20 aus, der EEHH-Vorstand sieht dies allerdings als ein wenig zu pessimistisch an.

Den Anfang soll der Bau eines 100-MW-Elektrolyseurs auf dem Gelände des jetzigen Kraftwerks Moorburg machen, für den sich Shell mit Vattenfall, Mitsubishi Heavy Industries und die Wärme Hamburg GmbH zusammengetan hat. Ziegler rechnet damit, dass die Anlage 2025 in Betrieb gehen könnte. Durch sie werde auch der Preis für das Kilogramm Wasserstoff deutlich sinken. „Aufgrund der Skaleneffekte besteht erhebliches Potenzial“, sagte der Manager, der seit 20 Jahren in Hamburg lebt und mittlerweile einen deutschen Pass hat.



Fabian Ziegler,
CEO Shell Deutschland Oil GmbH

„Wasserstoff ist ziemlich cool“, sagte Ziegler. „Es ist zwar ein unheimlich kleines Molekül, hat aber die höchste Energiedichte.“ Wie weit sich die Kosten für die Erzeugung von Wasserstoff drücken lassen (ein Kilogramm, das ein Auto etwa 100 Kilometer weit bringt, kostet derzeit 9,50 Euro), hänge im Wesentlichen vom Strompreis ab, sagte der Geschäftsführer des Clusters, Jan Rispens. Dieser sei in Deutschland derzeit noch sehr hoch. Zwar sei die Produktion im Ausland aufgrund der dort niedrigeren Strompreise attraktiv, jedoch würde dies durch den Transportkosten nach Deutschland weitgehend wieder kompensiert.

Beim Einsatz des Wasserstoff-

fes werde man sich zuerst auf die Bereiche konzentrieren, für die es bislang keine ausreichenden Alternativen bei der Energiewende gebe, so Rispens weiter. Dies umfasst bei der Mobilität die Antriebe für schwere Fahrzeuge wie Züge, Lkws, Flugzeuge und Schiffe und die Versorgung der Industrie mit sauberer Energie. Der Individualverkehr sei durch die batteriegetriebene Elektromobilität abgedeckt.

Westhagemann schloss jedoch nicht aus, dass es auch hier noch ein Umdenken geben könnte. In Japan (Mitsubishi) und Südkorea (Hyundai) hätten Autobauer bereits interessante Wasserstoffgetriebene Pkw-Modelle entwickelt. Bislang sei dieses Feld in Deutschland aber weitestgehend unbestellt, räumte Ziegler ein. Es gebe zwar bundesweit immerhin 100 Wasserstofftankstellen (fünf davon in Hamburg), denen stünden aber gerade einmal nur 1.000 Pkw gegenüber.

Der Shell-Chef betonte, dass Wasserstoff nur eine von vier Säulen sei, auf die sein Unternehmen bei der Abkehr von einem Mineralölkonzern hin zu einem globalen Anbieter von Erneuerbaren Energien baue. Dazu zählten ebenso die Produktion von Bio-Kraftstoffen, der Aufbau eines Ladeetzes für Elektromotoren und die Power-to-Liquid-Technik, also

die Herstellung von synthetischen Kraftstoffen. Diese sieht er aber derzeit nicht als Option für einen Ersatz von fossilen Brennstoffen in Verbrennungsmotoren im Straßenverkehr, da die produzierte Menge zu gering sein dürfte. Vor allem die Luftfahrtbranche setzt auf synthetisches Kerosin als klimaneutralen Treibstoff der Zukunft.

Shell wolle führender Anbieter bei der Erzeugung und dem Transport von Wasserstoff werden, betonte Ziegler. „Wir sind längst kein Mineralölkonzern mehr.“ In den Niederlanden sei sein Unternehmen bereits an zwei großen Wasserstoff-Hubs beteiligt, bei der Rheinland-Raffinerie gehe in den nächsten Wochen ein 10-MW-Elektrolyseur in Betrieb und werde die damit größte Anlage ihrer Art in Europa sein. In Planung sei aber bereits der Bau

einer 100 MW-Anlage auf dem Gelände der Shell-Raffinerie in Köln. Ziegler erklärte weiter, dass sein Unternehmen vor allem die Infrastruktur für die Betankung von Lkw mit Wasserstoff zeitnah ausbauen wolle.

Saubere Stromerzeugung oberstes Ziel

Ziel bleibe es, die Produktion von sauberem Strom massiv auszubauen, so Rispens. Dies erhalte durch die Wasserstoffinitiative neuen Druck, betonte der EEHH-Vorstandsvorsitzende Sebastian Averdung. Bislang werden in Deutschland bis zu 125 GW täglich produziert. Die Höchstlast liege jedoch laut Rispens nur bei 80 GW. Es werde also schon jetzt mehr Strom produziert, als von den bisherigen Abnehmern verbraucht werde. Um

die Energiewende zu schaffen müsse jedoch die Produktion von sauberem Strom gegenüber jetzt noch einmal verdreifacht werden.

Der überschüssige Strom könne hervorragend für die Produktion von Wasserstoff verwendet werden. Um dies gleich auf hoher See zu tun, müsse jedoch das paradoxe Problem gelöst werden, dass die Elektrolyseure dafür Wasser bräuchten – Süßwasser und kein Salzwasser.

Die rund 200 Mitglieder des EEHH, die sich bislang auf die Erzeugung von grünem Strom konzentriert haben, bieten laut Averdung einen idealen Rahmen, um das Problem der Speicherung von Strom durch die Sektorenkopplung, also die Erzeugung von anderen speicherbaren Energieträgern wie Wasserstoff, zu lösen.

Text: Matthias Soyka

FIDES

Wir sind Vertrauen.

Wirtschaftsprüfer | Steuerberater
IT-Berater | Unternehmerberater

DER BLICK FÜRS GANZE – UND FÜRS DETAIL.

Wir betrachten Ihre Anforderungen ganzheitlich. Mit unserer fachlichen Kompetenz und unserem interdisziplinären Ansatz entwickeln wir verlässliche Lösungen.

www.fides-online.de

Praxity
MEMBER
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

Stena Line baut Elektro-Schiff

2030 soll die „Stena Electra“ zwischen Göteborg und Frederikshavn verkehren



Die Fähre soll auf der Kurzstrecke fahren und nur 30 Minuten länger als herkömmliche Schiffe benötigen

Rund um den Globus sind Unternehmen dabei, ihren Schadstoffausstoß zu minimieren. Weg von fossilen Brennstoffen hin zu nachhaltigen Antriebskonzepten. In der Schifffahrt ist die Dekarbonisierung besonders schwierig, da die Schiffe extrem leistungsstarke Motoren benötigen, um ihre Fracht zu bewegen. Dem entsprechend verbrauchen sie auch viel. Zudem ist das Nachrüsten von Schiffen meist unrentabel. Einen völlig neuen Weg geht nun die schwedische Stena Line. Sie lässt eine rein elektrische Fähre bauen.

Die „Stena Electra“ soll rund 200 Meter lang werden und Platz für rund 1.000 Passagiere und 3.000 Lademetern haben. Geplant ist, sie zusammen mit einem Schwesterschiff auf der Strecke Göteborg-Frederikshavn einzusetzen. Erstmals soll dabei ein Hochseeschiff ausschließlich durch Batterien antrieben werden. Sie sollen bis zu 70 MWh stark sein. Das würde reichen, die rund 95 Kilometer Seeweg zwischen den beiden Hafenstädten zurückzulegen. Allerdings ein wenig langsamer als die bisher eingesetzten Fähren, die rund drei Stunden benötigen. Die „Stena Electra“ wird etwa 30 Minuten länger brauchen. Eine vertretbare Verlängerung, angesichts der

Tatsache, dass bei Seeschiffen mit zunehmender Geschwindigkeit der Verbrauch exponential in die Höhe schnell.

Bei dem Bau, der spätestens in vier Jahren beginnen soll und etwa 250 Millionen Euro kosten dürfte, wird hochfester Stahl verwendet werden, der zu einer Gewichtsreduktion der



200 Meter lang, 1.000 Passagiere

Schiffshülle und somit wiederum zu weniger Verbrauch führt. Geladen werden die Batterien in den Häfen, wo Landstromanschlüsse vorhanden sein werden. Etwa dreieinhalb Stunden liegen die Schiffe derzeit im Hafen. Es werde noch geprüft, ob der Elektroantrieb mit zusätzlichen Antriebsvarianten kombiniert werden sollte, etwa mit Brennstoffzellen, einem Wasserstoffantrieb oder Bio-Methanol. Seit 2018 setzt Stena Line auf der „Stena Jutlandica“ zwischen Göteborg und Frederikshavn ein Batteriehybridsystem ein, das aber lediglich die Bugstrahlruder antreibt, die beim Manövrieren im Hafen eingesetzt werden. Die „Stena Electra“ werde das Batteriekonzept auf ein ganz anderes Level heben.

Für das Vorhaben hat sich Stena Line zwei starke Partner im wahrsten Sinne des Wortes mit ins Boot geholt. Der Fährenneubau ist eine Gemeinschaftsproduktion mit der Volvo Group und dem Hafen von Göteborg. Schwedens größter Hafen will seine Emissionen bis zum Jahr 2030 um 70 Prozent reduzieren. Stena-Chef Niclas Martensson erklärte: „Mit unserer batteriebetriebenen Fähre ‘Stena Electra’ wollen wir von der Vision auf das Wasser gehen. Diese wird einen Meilenstein auf dem Weg zu fossilfreier Schifffahrt darstellen.“

Elektrifizierung habe gerade erst begonnen

Die Elektrifizierung habe gerade erst begonnen, sagte er weiter. Stena Line sehe im Kurzstreckenseeverkehr große Potentiale sowohl für Batteriehybride als auch für voll-



Niclas Martensson,
CEO Stena Line

ständig batteriebetriebene Schiffe. Jedoch reichten Fähren alleine nicht aus, gleichzeitig müssten Infrastruktur und Lademöglichkeiten in den Häfen und an den Terminals entwickelt werden. Dem entsprechend sei

die Kooperation mit dem Hafen Göteborg folgerichtig.

Im Hochseebetrieb glaubt Stena Line freilich nicht an ein Batteriekonzept. Man habe LNG getestet. Doch letztlich sei auch das ja ein fossiler Brennstoff, so dass die Schweden momentan auf Methanol als Brennstoff setzen. Auf den neuesten Schiffen, die derzeit in China gebaut werden, sind zwar noch herkömmliche Antriebe für Schweröl und Scrubber-Anlagen vorgesehen. Jedoch seien die elf Schiffe der E-Flexer-Reihe so konzipiert, dass sie später einmal, anders als die meisten derzeit in Fahrt befindlichen Schiffe, problemlos umgerüstet werden können. Entsprechende bauliche Voraussetzungen dafür seien geschaffen worden, so ein Unternehmenssprecher. Die ersten Schiffe der Reihe werden in der Irischen See eingesetzt.

Text: Matthias Soyka



Zu verkaufen:

- Anschlag- und Hebemittel
- verschiedene Größen
- 600 Paletten aus Insolvenzmasse
- überwiegend neu
- Einzelverkauf möglich - inkl. Boxen



Kontakt: anschlagmittel@spedition-kruse.de
 F.A. Kruse jun. Unternehmensgruppe Fährstraße 49 25541 Brunsbüttel 04852/881-0 www.kruse-unternehmensgruppe.de

Erster Linienverkehr bei Jade-Dienst

Die Dubaier Clapotis Maritime Reederei läuft Wilhelmshaven alle 27 Tage an



Foto: Klappertmann Images GbR

Viel los in der Schleusenstraße: Der Autocarrier passte so gerade an die Kaikante

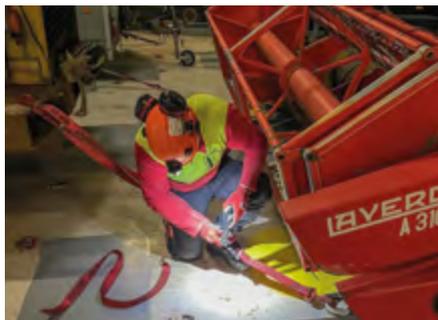
Premiere im Nordhafen in Wilhelmshaven: Mit der „PELAGIC PIRANHA“ legte erstmals ein Linienschiff am Kai des Jade-Dienstes an. Es lud gut 400 Gebrauchtfahrzeuge und -landmaschinen, um sie auf einer insgesamt 27 Tage dauernden Rundreise letztlich in die libyschen Hafenorte Misurata und Bengasi zu bringen. Der 179 Meter lange Autocarrier der Clapotis Maritime Reederei (Dubai; VAE) war das bislang größte Schiff, das am Kai des Traditionsunternehmens festgemacht hat.

Das Neugeschäft kommt umso überraschender, als im vergangenen Jahr alle etablierten Autoverladehäfen wie Emden (-24 Prozent), Hamburg oder Bremerhaven herbe Verluste beim der Export von Fahrzeugen hinnehmen mussten. Hierbei handelte es sich aber meist um Neufahrzeuge, nicht aber um Gebrauchtwagen. Diese sind beispielsweise in Hamburg nicht so gern gesehen. Als vor Jahren Sallaum Lines nach der Schließung des BUSS Hansa Terminals eine neue Verlademöglichkeit in der Hansestadt gesucht hatte, bekamen die Verantwortlichen aus der Wirtschaftsbehörde nur zu

hören, dass man „Schrottwagen“ in Hamburg nicht so gerne wolle.

In Wilhelmshaven sieht man das ganz anders. Im letzten April gründeten die Gesellschafter des Jade-Dienstes zusammen mit dem Hamburg Linesmen Geschäftsführer Hans Stein und Josef Nasr

die Jade Car Logistics. Nasr, ein ausgewiesener Experte in Sachen Autologistik, übernahm die Geschäftsleitung und organisierte zunächst einige Einzelabfahrten. Doch nun hebt ein regelmäßiger Dienst das Geschäftsmodell auf eine neue Ebene.



Laschen der Ladung

Nach elf Stunden war alles an Bord

Elf Stunden dauerte es, bis die 400 Fahrzeuge an Bord und gelascht waren. „Alles lief prächtig“, freut sich Nasr, der sich in dem Vorhaben bestätigt sieht, den Umschlag von rollender Ladung an dem

Standort weiter auszubauen. „Unsere Mannschaft war der Garant für eine pünktliche Abfahrt“, freut sich auch Jade-Dienst-Geschäftsführer Timo Schön. Nasr glaubt, mit dem nun monatlichen Dienst die Zahl der zu verladenden Fahrzeuge weiter steigern zu können. Das Interesse im Markt sei vorhanden.

Für den Jade-Dienst ist der Umschlag von Fahrzeugen eine neue Einnahmequelle. Das Traditionsunternehmen war nach gut 70 Jahren 2019 in finanzielle Schieflage geraten und Anfang 2020 von den Hamburg Linesmen und der Lübecker Schleppreederei und Hafenservice Gesellschaft J. Johannsen & Sohn übernommen worden. Geschäftsanteile halten auch 26 Mitglieder einer GbR, die aus Teilen der Belegschaft besteht. Ziel war es von Anfang an gewesen, neben den Kerngeschäften wie Festma-



Ein Mähdrescher wird unter Deck in Stellung gebracht

cherei, Projektverladungen und -transporte, die technische Reparatur und Wartung von Antriebssystemen sowie Services rund um das Schiff wie Abfallentsorgung neue Geschäftsfelder zu erschließen. Sollte sich die Geschäftspla-

ge weiterhin so gut entwickeln, überlegt die Gesellschaft, ein benachbartes Grundstück hinzu zu mieten. Dadurch würde sich die Lagerfläche auf 33.000 Quadratmeter verdreifachen.

Text: Matthias Soyka

ANCOMODAL

Der neue Service von  **ANCOTRANS:**

- **Intermodale Verkehre**
- **Handling und Abstellmöglichkeiten an diversen Standorten**
- **Eigenes Büro und Trucking in Bayern (Burghausen)**

www.ancotrans.com/services/ancomodal

ancomodal@ancotrans.de

Schadenersatz für Werbemails?

Darüber muss laut Bundesverfassungsgericht der EuGH entscheiden

Sie haben Post. Bei einem normalen Internetnutzer gehen täglich Dutzende von Emails ein, von denen er nicht sagen kann, woher sie eigentlich kommen. Woher die Absender die Adresse haben, bleibt unklar. Bei Datenschutzverstößen drohen jedoch Firmen Bußgelder. Allerdings können sie auch Schadenersatzansprüche des Betroffenen auslösen. Letztere drohen nach einer Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) künftig sogar schon bei absoluten Bagatellen. Die Frage war: Kann man schon für eine einzelne unzulässige Werbemail 500 Euro Schadenersatz verlangen? Das muss jetzt der Europäische Gerichtshof prüfen.

Konkret ging es um eine einzelne möglicherweise unzulässige Werbemail an die berufliche Mailadresse eines Anwalts. Der Anwalt mahnte die Versenderin ab und machte später gerichtlich unter anderem einen Schadenersatzanspruch, gestützt auf Art. 82 Abs. 1 der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO), von mindestens 500 Euro geltend.

Amtsgericht wies Klage ab

Diesen wies das Amtsgericht (AG) Goslar ab. Zwar lege die DS-GVO den Schadensbegriff weit aus, aber es sei fraglich, ob man die Rechtsprechung des BGH zur sogenannten Erheblichkeitsschwelle darauf übertragen könne, meinte das Amtsgericht. Unabhängig davon sei durch die Übersendung der Werbemail im konkreten Fall ohnehin kein

Schaden ersichtlich und die Klage daher abzuweisen.

Gang vors höchste deutsche Gericht

Nachdem sich das Gericht auch durch eine sogenannte Anhörungsrüge nicht hatte umstimmen lassen, erhob der Anwalt Verfassungsbeschwerde. Das ist nach europäischem Datenschutzrecht nicht ausgeschlossen. Denn der Begriff des Schadens ist im Lichte der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in der Tat weit auszulegen. Aber wie weit, ist die entscheidende Frage. Jedenfalls nicht so weit, dass man für eine Mail Schmerzensgeld bekommt, urteilte das Amtsgericht.

Überraschende Wendung

Das BVerfG hält diese Auffassung in seiner Entscheidung vom

14. Januar 2021 (Az. 1 BvR 28531/19) überraschender Weise für verfassungswidrig. Der Fall hätte dem EuGH vorgelegt werden müssen. Er allein entscheide, ob und wie viel Schadenersatz für eine möglicherweise unzulässige Werbemail fällig ist. Denn die Frage nach einer Bagatellgrenze im Rahmen der DS-GVO sei weder durch den EuGH bereits geklärt, noch lasse sich eine Antwort aus dem Gesetz unmittelbar ableiten. Dies habe das AG Goslar zwar auch gesehen, es habe aber sodann verfassungsrechtlich relevant eine fehlerhafte eigene Auslegung des Unionsrechts vorgenommen, indem es sich für die Ablehnung des Anspruchs auf ein Merkmal fehlender Erheblichkeit gestützt habe, das so weder unmittelbar in der DS-GVO angelegt ist, noch von der Literatur befürwortet oder

vom EuGH verwendet wird.

Weitreichende Folgen

Und nun? Die Folgen der Entscheidung reichen weit über das Datenschutzrecht hinaus. Dort kann sie aber besondere Sprengkraft entwickeln. Denn provozierte Schadenersatzansprüche sind schon heute ein massives Problem. Jemand abonniert einen Newsletter und verlangt Auskunft über die beim Versender gespeicherten Daten und deren Löschung. Firmen erteilen hier oft falsch Auskunft oder löschen Daten vorschnell. In der Folge meldet sich ein Anwalt und verlangt Schadenersatz. Die Entscheidung des BVerfG verschärft dieses Problem nun erheblich, denn eine möglicherweise unzulässige Werbemail provoziert jeder, der

mündlich um Informationszusendung per Mail bittet, ohne das dem Absender schriftlich zu geben.

Immaterieller Schaden

Die Tendenz, immaterielle Schäden ersetzen zu lassen, ist in der aktuellen Rechtsprechung ohnehin bereits deutlich erkennbar. 1.500 Euro für die Veröffentlichung von Gesundheitsdaten, 500 Euro pro Monat für eine verspätete Auskunft, 300 Euro für die Veröffentlichung eines Tätigkeitsprofils auf der Website nach dem Ausscheiden eines Arbeitnehmers. Wenn das weiter Schule macht, haben die Gerichte bald noch sehr viel mehr zu tun.

Aufhebung schwer nachvollziehbar

Was das BVerfG sagt, ist juristisch zwar nicht falsch. In der Tat ist beim Schadenersatz noch manches offen, über das der EuGH wird entscheiden müssen. Dennoch ist die Entscheidung zweifelhaft. Denn die Feststellung, dass eine einzelne Werbemail selbst bei weitest möglicher EU-konformer Auslegung des Schadensbegriffs im Sinne der DS-GVO nicht zu einem Schaden führt, ist

auch dem AG Goslar durchaus zuzutrauen und darf von diesem mit Fug und Recht für unerheblich erachtet halten. Wenn aber die richtige Anwendung des europäischen Datenschutzrechts so offenkundig ist, dass für vernünftige Zweifel kein Raum bleibt, muss der vorliegende Fall nicht zum EuGH. Das Ergebnis des Amtsgerichts dürfte außerdem dem allgemeinen Rechtsverständnis der am Wirtschaftsleben Beteiligten ebenso entsprechen wie dem verfassungsrechtlichen Übermaßverbot.

Anwaltsgebühren begrenzen

Datenschutzverstöße können aufgrund der Entscheidung des BVerfG nun unabhängig von Bußgeldern flächendeckend zum Problem für die Wirtschaft werden. Denn es darf nicht vergessen werden: Datenschutzfehler bei Firmen zu provozieren, um sich daran zu bereichern, ist nicht verboten. Unternehmen müssen bei datenschutzrechtlichen Pflichten sensibel sein. Man kann sich nur von Verschulden freisprechen, wenn man in keinerlei Hinsicht für den Schaden verantwortlich ist. Das wird in der Praxis selten gelingen.

Was ist also zu tun? Der Gesetzgeber sollte bereits jetzt schnell gegensteuern und nicht auf das Urteil des EuGH warten. Zum Beispiel könnte die Höhe der Anwaltsgebühren für derartige Verfahren so weit gedeckelt werden, dass sie nicht lukrativ sind. Dieser Weg ist durch die DS-GVO nicht verbaut, und auf diese Weise hat man schon die Flut von Abmahnungen bei vermeintlichen Urheberrechtsverletzungen erfolgreich bekämpft. Für die Wirtschaft gilt ab sofort, bei der Versendung von Werbemails restriktiv vorzugehen und eine stets aktuelle Dokumen-



Matthias Jagenberg,
Rechtsanwalt

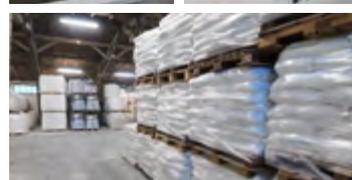
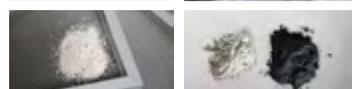
tation über entsprechende Einwilligungen der jeweiligen Empfänger bereitzuhalten. Sonst könnte es in Zukunft teuer werden.

Text: Matthias Jagenberg
www.advo-jagenberg.de

Lohnbearbeitung & Lagerhaltung von Rohstoffen



- Ab-/Umfüllen (Repacking)
- Mahlen
- Mischen
- Sieben
- Container Be- und Entladen
- Lagern
- Silo-Lkw-Beladen



Bock & Schulte GmbH & Co. KG

Andreas-Meyer-Str. 9
22113 Hamburg
Tel.: 040 - 78 04 74 - 0

info@bock-schulte.de
www.bock-schulte.de

Zertifiziert nach:
DIN EN ISO 9001:2015
DIN EN ISO 14001:2015
GMP*, HACCP

Weihnachten statt Erntedank

In „Blackbird – Eine Familiengeschichte“ geht es um ein ernstes Thema



Lesbische Freundin



Perfektionistin Jennifer



Ein letztes Mal nimmt Paul seine Lily in den Arm



Anna ist sensibel



Noch einmal lächeln

Wenn Roger Michell einen Film mit zwei Oscarpreisträgerinnen (Susan Sarandon, Kate Winslet) macht, könnte man auf unterhaltsames Kino hoffen. Doch der Notting Hill-Regisseur zieht uns in das deprimierende Thema Sterbehilfe. Es ist ein Remake des dänischen Dramas „Silent Heart – Mein Leben gehört mir“ von Bille August.

Irgendwo in einem Standhaus an der Westküste trifft sich die Familie von Lily (Sarandon) und Paul (Sam Neill, „Jurassic Park“) zu einem Wochenende mit den Töchtern Jennifer (Winslet) und Anna (Mia Wasikowska) sowie deren Liebsten und der besten Freundin. Es ist Thanksgiving, doch Lily gibt die Losung aus, einen Weihnachtsbaum zu schlagen und Weihnachten zu feiern. Denn das eigentliche Weihnachtsfest wird sie nicht mehr erleben.

Lily ist unheilbar krank. Der linke Arm gehorcht nicht mehr, der Rest wird in den nächsten Wochen folgen. Bald

kann sie nur noch künstlich beatmet und ernährt werden. Das will Lily nicht. Stattdessen hat sie sich mit ihrem Mann, einem Arzt, dazu entschlossen, in Würde aus dem Leben zu scheiden. Noch einmal ein schönes Wochenende mit den Kindern, ein tränenreicher Abschied und dann sanft entschlummern.

Doch ganz so harmonisch wird das nicht. Zu sehr drückt das Nahende auf die Beteiligten, zu unterschiedlich sind die Schwestern. Da ist die strenge Organisatorin Jennifer mit ihrem Mann und deren Sohn, der sehr zum Missfallen der voll durchstrukturierten Mutter Schauspieler werden

will, und ihre chaotische hypersensible Schwester Anna, die mit ihrer lesbischen Freundin anrückt und im Laufe der immer heftiger werdenden Auseinandersetzungen offenbart, dass sie sich schon einmal umzubringen versucht hat. Und da ist Chris, Lilys älteste Freundin, die deren Gatten allzu innig umarmt.

All diesen vergrabenen Geheimnissen, die nach und nach ans Licht treten, steht das nahezu perfekte Styling des Hauses gegenüber. Hell, freundlich, sauber, allerorts Designermöbel und -lampen. Ein echter Wohnporno! Und während das Unaufhaltsame immer näher zu kommen

scheint, gönnt Michell uns den kurzen Moment einer Wendung, die jedoch arg bemüht herüber kommt.

In Corona-Zeiten ist dieser Film wahrlich kein Stimmungsaufheller. Aber Gefühlskino mit tollen Darstellern ist er allemal.

Text: Eva-Maria Esch



Ab sofort zu haben

Metrans baut weiteres Bahnterminal in Ungarn



Hamburg – Die HHLA-Tochter Metrans will im ungarischen Zalaegerszeg ein Bahnterminal errichten, um ihre Verkehre in Richtung Adria, wo die HHLA kurz zuvor ein Terminal übernommen hat, sowie Süd- und Südosteuropa auszubauen. Die Konzernleitung schloss eine entsprechende Vereinbarung mit der ungarischen Regierung ab. Demnach sollen 40 Millionen Euro seitens der HHLA in den Ausbau fließen, 11 Millionen

Euro gibt der ungarische Staat dazu. Baubeginn soll im Herbst sein, Fertigstellung 2023. Über Budapest transportiert die Metrans derzeit 425.000 im Jahr nach Ungarn.

Erste Schiffsabfertigung in Lubmin



Lubmin – Brunsbüttel Ports hat an seinem neuen Hafen erste Schiffe abgefertigt. So wurden in dem Ostseehafen 32 Großbauteile zweier Containerbrücken eines großen Baumaschinen-

und Kranherstellers auf die „MS Symphony Spirit“ verladen. Das Seeschiff verließ daraufhin Lubmin via Cádiz nach Malta. Zuvor waren 2.100 Tonnen Rapsextraktionschrot auf die „MS Rix Emerald“ verladen worden, das das Futtermittel nach Aabenraa (Dänemark) brachte.

Rotterdam fast sieben Prozent im Minus

Rotterdam – Europas größter Hafen hat 2020 insgesamt 6,9 Prozent an Ladung verloren. Überdurchschnittliche Volumentrückgänge gab es bei Eisenerz (-24,5 Prozent), Kohle (-22,8 Prozent), Rohöl (-10,2 Prozent) und Mineralölprodukten (-11,9 Prozent). Der Rückgang bei den Containern war -1,2 Prozent in Tonnen, -3,2 Prozent in TEU.

DIE ÜBERARBEITETE NEUAUFLAGE IM BUCHHANDEL UND IN ONLINE-SHOPS:

DORNTUEFEL

DER THRILLER VON BESTSELLER-AUTORIN EVA ALMSTÄDT



In Manhattan stürzt eine junge Frau von einer Feuertreppe. Sie hat das Gesicht einer Greisin. Ein blinder Passagier wird auf einem Containerschiff entdeckt. Die Crew übergibt ihn an eine dubiose Hilfsorganisation. Eine junge Ingenieurin macht in einem indischen Kosmetiklabor eine ungeheuerliche Entdeckung. All dies führt nach Hamburg...

Auch als E-Book oder Hörbuch zu haben

www.luebbe.de

Hamburg Port Authority:

Friedrich Stuhmann ist neuer Geschäftsführer der HPA. Er tritt die Nachfolge von Matthias Grabe an, dessen Vertrag überraschend nicht verlängert worden war. Zuerst hatte es geheißt, der Posten wird nicht neu besetzt, nun tritt ihn der Geschäftsführer der MSC Gate Bremerhaven GmbH & Co. KG zum 1. Juli an. Der 39-jährige Verkehrswirt war über zehn Jahre in der EUROGATE-Gruppe tätig.

Nexxiot AG:



Matthias Schwager, Head of IoT des Schweizer Bahnsoftwareanbieters, ist neuer Vorsitzender der Intelligent Transportation Systems Society (ITSS) Working Group. Die Arbeitsgrup-

pe will verkehrsträgerübergreifende und internationale Standards für die Cloud-to-Cloud-Kommunikation sowie die Steuerung und Nachverfolgung von Bahnsendungen verbessern. Ziel von Nexxiot ist es, die weltweiten CO₂-Emissionen um fünf Prozent zu reduzieren, indem es die Effizienz von Gütertransporten steigert.

Röhlig Logistics GmbH:



Der Bremer Logistikkonzern hat sein Führungsgremium um Dirk Schneider herum neu geordnet. Stefan Drust (oben), bisher Leiter Seefracht Export, führt nun die komplette Seefrachtpartei leiten, Philipp



Schulze (unten links) wird für die Finanzen und IT zuständig sein, Den Vertrieb wird Kay Brunkhorst (links) führen, der bislang Key Account Manager war. Die Luftfracht leitet weiter Jens Haas.

Gebrüder Weiss Holding AG:

Péter Juhász (44) ist zum Jahresbeginn in die Geschäftsführung der ungarischen Tochtergesellschaft VTG Rail Logistics Hungaria Kft. berufen worden und wird gemeinsam mit Zoltán Potvorszki, Head of Region South Eastern Europe VTG Rail Logistics, die Geschäfte führen. Juhász folgt auf Günther J. Ferk, der sich dadurch verstärkt seinen Aufgaben als Head of Rail Logistics Europe widmen kann.

IMPRESSUM

Verleger:

Matthias Soyka
Norddeutsches
Medienkontor NMK GmbH
Minsbekkehre 14
22399 Hamburg

Telefon +49.40.36 09 84 80

Fax +49.40.37 50 26 03

E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

Medienberatung:

Telefon +49.40.26 09 84 79
E-Mail info@norddeutsches-
medienkontor.de

ISSN 2193-5874

Grafik:

NMK
Telefon: +49.40.36 09 84 79

Auflage:

Print: 1.200
Online: 8.000

Fotos:

Stadt Land Hafen (SLH)

Druck:

Flyeralarm

Preise:

Einzelausgabe: 4,50 Euro

Abonnements:

Jahresabonnement:
Print: 54 Euro
Online-Ausgabe: 12 Euro
Kombi-Paket
(Print + Online): 60 Euro

Erscheinungsweise:

Monatlich online und als
Printausgabe

Onlineprogrammierung:

Philip Becker

Onlinegestaltung:

NMK

Alle Rechte beim Verleger.
Hamburg 2020

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt dieser Ausgabe ist Matthias Soyka

Nächste Ausgabe:

13. April 2021



Rhenus übernimmt BLG-Luftfracht

Bremen – Die BLG hat ihre Speditionsgeschäfte des Logistikunternehmens BLG International Forwarding GmbH & Co KG an die Rhenus-Tochter Rhenus Air & Ocean veräußert. Davon betroffen sind drei Standorte in Hamburg sowie je einer in Frankfurt, Stuttgart München, Düsseldorf, Bremen und Bremerhaven mit rund 100 Mitarbeitern. Die BLG will sich damit auf ihre Kernkompetenz in der Auto- und Containerverladung sowie der Kontraktlogistik konzentrieren. Umgekehrt will die BLG nun im Luftfrachtbereich das Rhenus-Netzwerk mit nutzen. Von der Übernahme ausgenommen ist der Speditionsstandort der BLG in Bremen, der sich auf Landverkehr, Schwerguttransporte, Projektgeschäft und Seefracht konzentriert.

Neuer Liniendienst für die LHG



Lübeck – Die Reederei Wallenius SOL (WSAB) hat die Anlagen der Lübecker Hafen-Gesellschaft (LHG) nordgehend in einen Rundlauf zwischen Finnland und Antwerpen aufgenommen. Einmal wöchentlich machen wechselweise die Schiffe „Fionia Sea“ und „Jutlandia Sea“ am Terminal Skandinavi-

enkaï fest. Die beiden Schiffe kommen jeweils aus Nordfinnland und laufen zunächst die Nordseehäfen Zeebrügge bzw. Antwerpen an. Auf der Rücktour nehmen sie in Lübeck Ladung auf und steuern danach den finnischen Hafen Vaasa an. Ladungsschwerpunkt sind Sattelaufleger sowie Stück- und Schwergüter.

Verladekorb für Sattelaufleger



Hamburg – Gemeinsam mit dem Logistikanbieter VEGA International hat VTG eine Lösung entwickelt, um nicht-kranbare Sattelaufleger kranbar zu machen. So können auch nicht KV-fähige Trailer auf die Schiene verlagert werden. Ein vollverzinkter Verlade-Korb macht das möglich. Er bildet eine Plattform, die mit Terminalkränen oder Reach-Stackern vertikal in und aus einem Doppeltaschenwagen gehoben werden kann. Da der r2L-Korb keine Rampe oder andere Einrichtungen benötigt, ist das Auf- und Abladen eines Trailers einfach in der Handhabung und somit optimal für den Einsatz im Terminalbetrieb geeignet. Die Kapazität in den Terminals wird nicht durch Rampen behindert. Ein weiterer Vorteil ist die schnelle Verladungszeit: Pro Trailer-Hub nur fünf bis acht Minuten.

Solarbetriebene Telematik



Werlte – Krone hat eine Telematikeinheit (23 Zentimeter lang, 13 breit, 2,1 hoch) entwickelt, die dank kleiner Solarpanels autark und wartungsfrei funktioniert. Sie können auf jede Art von Wechselpritschen oder Container montiert werden und halten Temperaturen zwischen -20 und +60 Grad aus. Ohne Sonneneinstrahlung geben sie bis zu 18 Tage Strom.

Kattwykbrücke wird monatlang gesperrt

Hamburg – Die alte Kattwykbrücke muss in den nächsten Monaten zweimal gesperrt werden, um sie nun ausschließlich als Straßenbrücke zu nutzen, nachdem die neue Kattwyk-Eisenbahnbrücke fertig gestellt worden ist. Die Schienen werden entfernt, die Stahlbauten instand gesetzt. Von Anfang April bis Mitte Juli wird der Verkehr über die Brücke einspurig als Einbahnstraße oder im Blockverkehr geführt. Von Mitte Juli bis Anfang November wird die Kattwykbrücke voll gesperrt. Aufgrund anderer Bauprojekte im Raum Harburg erfolgt in diesem Zeitraum die Umleitung nicht wie sonst bei einer Sperrung der Kattwykbrücke üblich über Harburg, sondern über die Köhlbrandbrücke.



Leistungen:

- Stückgutversand 
- Stahllogistik 
- Schiffersatzteillager 
- Nahverkehr 
- Fernverkehr 
- Seefracht 
- Schiene 
- Luftfracht 

Güterkraftverkehr
 Hamburg-Holstein GmbH

Grusonstraße 51
(Zufahrt über Bredowbrücke)
 22113 Hamburg

Tel: +49 40 741 06 86-10
 Fax: +49 40 741 06 86-87

Kiel
 Tel: +49 431 248 51 68

Email: ingo.kock@guehh.de
 Internet: www.guehh.de

